Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de
l`environnement, des transports, de l`energie et de la communication

**Office fédérale de l`aviazione civile**
Sécurité technique

# Contenus, commentaires et explications concernant la demande d'approbation et l'établissement du programme d'entretien d'aéronef (Aircraft Maintenance Programm, AMP)

**Pour des aéronefs avec un poids total (MTOW) supérieur à 2730kg un programme de maintenance selon EASA Part M est à déposer. Le modèle de l'OFAC pour cette catégorie n'est pas valable.**

**Dans les explications sous AMP** (Aircraft Maintenance Programm) **En général:**
Le formulaire AMP est utilisé par l'exploitant pour déposer et établir un AMP conformément aux exigences de la Partie M, en particulier les paragraphes M.A. 301, M.A. 302 et les AMC relatifs à M.A. 302

- L'exploitant doit compléter les rubriques 1 à 17. (Il est recommandé de se faire assister par l'organisme de maintenance)
- Les rubriques 18 et 19 sont réservées aux visas et aux commentaires de l'OFAC.

☐ Si la case **oui** est cochée, il convient de compléter les tableaux correspondants.

**REMARQUE:**
Des données incomplètes ou insuffisantes sont susceptibles de retarder le traitement du dossier. N'hésitez pas à contacter les inspecteurs de la section Navigabilité du matériel aéronautique (STLT) et le collaborateur en charge de votre dossier en cas de doute.

**Informations concernant les rubriques à remplir:**

1. Le numéro de document AMP doit avoir la forme suivante:

   **AMP / immatriculation / révision**

   *Exemple : AMP/HB-XXX/révision 0*

2. L'AMP est approuvé en application des dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 Partie M pour les aéronefs visés par celui-ci. Le nom et l'adresse de l'exploitant doivent correspondre à ceux figurant dans le certificat d'immatriculation. Il y a lieu d'indiquer également les numéros de téléphone et de fax et l'adresse e-mail.

3. Il y a lieu d'indiquer le genre d'exploitation ainsi que le champ d'utilisation de l'aéronef.

   **REMARQUE:**
   Le genre d'exploitation et le champ d'utilisation influencent considérablement les modalités (simplifications ou charges) de l'entretien. L'AMP doit être dûment adapté en cas d'utilisations pointues ou d'opérations difficiles, lesquelles exigent le maintien d'un certain niveau de sécurité**.**

   Il convient à cet égard de se conformer aux principes suivants :

   - Instructions périodiques d'entretien (instructions spéciales) (rubrique 10)
     Le potentiel entre révisions (TBO) indiqué par le constructeur d'aéronef s'applique aux aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ainsi que pour les aéronefs exploités pour des vols d'instruction, des vols IFR, du transport de fret en charge externe, des vols de sauvetage ou d'ambulance. Pour l'essentiel, cela concerne l'exécution des consignes du constructeur telles que les SB, SL, SI ainsi que les CN. Les CN et les limitations de navigabilité (Airworthiness Limitations) doivent dans tous les cas être appliquées. Ceci vaut également pour d'autres instructions d'entretien contraignantes (ex. Life Limits). Les dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 relatives à l'exécution des consignes du constructeur s'appliquent dans le cas d'aéronefs dont l'entretien a été confié à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) agréé conformément au règlement précité. Pour tous les autres aéronefs, l'exécution ou non de ces instructions d'entretien est

laissée à l'appréciation de l'exploitant, suivant le résultat des évaluations techniques.

- Entretien d'éléments (composants) (rubrique 11)
  Le potentiel entre révisions (TBO) indiqué par le constructeur d'aéronef pour les moteurs et les hélices s'applique aux aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ainsi que pour les aéronefs exploités pour des vols d'instruction, des vols IFR, du transport de fret en charge externe, des vols de sauvetage ou d'ambulance. Il convient de respecter les délais et procédures indiqués. Si, en ce qui concerne la révision des moteurs et des hélices, le constructeur d'aéronef fait référence aux publications du motoriste ou du fabricant d'hélices, les potentiels et procédures indiqués par ces derniers doivent être respectés. Les potentiels indiqués doivent être respectés quel que soit leur statut: obligatoires, recommandés, etc. Les recommandations émises par le détenteur du certificat de type pour les potentiels sont contraignantes. Les dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 relatives aux potentiels des éléments d'aéronefs (composants) s'appliquent dans le cas d'aéronefs dont l'entretien a été confié à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) agréé conformément au règlement précité. L'OFAC peut approuver des dérogations aux potentiels moyennant la présentation d'un programme adéquat. Pour tous les autres aéronefs de l'aviation générale, l'exploitant doit définir la révision sur la base des résultats de l'entretien planifié conformément aux prescriptions du constructeur.

- Entretien par le pilote propriétaire (rubrique 12)
  L'entretien par le pilote propriétaire n'est en principe pas autorisé pour les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, pour les aéronefs exploités pour des vols d'instruction, des vols IFR, du transport de fret en charge externe, des vols de sauvetage ou d'ambulance et dans le cas de communautés d'exploitants (sociétés) de plus de 5 personnes. Voir à cet égard la Partie M, M.A.803.

4. La définition exacte de l'aéronef et de ses principaux éléments (composants) est essentielle pour déterminer les documents d'entretien requis à la rubrique 5. Les données proviennent des derniers rapports d'examen, des documents de construction, des papiers de bord ou du dossier technique. A la rubrique « aéronef », il faut également indiquer l'immatriculation.

| **4**<br>**Immatriculation:** | **Exemple avion à moteur**:<br>**HB- FLZ** | **Exemple ballon**<br>**HB-BBB** | **Exemple hélicoptère**<br>**HB-ZXX** |
|---|---|---|---|
| **Aéronef/hélicoptère** (constructeur): | **Piper Aircraft corp.** | **Lindstrand** | **Eurocopter** |
| Type: | **PA28-181** | **LBL-120** | **AS350-B2** |
| Numéro de série: | **000000000** | **000000** | **000000** |
| **Moteur** (constructeur)**:** | **Lycoming** | **Brûleur Cameron** | **Turbomecca** |
| Type: | **O-360-ABC** | **Mark IV Super** | **Ariel 12134** |
| Numéro de série: | **000000000** | **000/001** | **000000** |
| Type: | **N/A** | **N/A** | **N/A** |
| Numéro de série: | **N/A** | **N/A** | **N/A** |

| | | |
|---|---|---|
| **Hélice** (fabricant)**:** | **Sensenich** | **Nacelle Cameron** |
| Type: | **76EM22222** | **CB-300-4A** |
| Numéro de série: | **0000000000** | **TB000** |
| Type: | **N/A** | **N/A** |
| Numéro de série: | **N/A** | **N/A** |
| **Moteur aux.** (constructeur): | **N/A** | **N/A** |
| Type: | **N/A** | **N/A** |
| Numéro de série: | **N/A** | **N/A** |

5. En tant que base du programme, il convient d'indiquer à la rubrique 5 les dernières instructions d'entretien valables conformément aux instructions du détenteur du certificat de type (constructeur). S'il devait apparaître en cours de procédure que la documentation indiquée est insuffisante, l'approbation ne sera pas accordée et il conviendra de rectifier l'AMP. Les informations pertinentes figurent dans les publications du détenteur du certificat de type/constructeur et sur les fiches de types d'aéronef. Il convient de donner des informations détaillées en mentionnant le titre des documents et le numéro de la documentation de base (Supplements compris) comme:
   - o Chapter 4 & 5 Maintenance Manual,
   - o Service Manual, manuel d'entretien, manuel d'exploitation,
   - o Listes de contrôle et le cas échéant les instructions d'entretien supplémentaires tirées des manuels des éléments (composants) ou d'autres manuels comme ::
     - Engine Maintenance Manual, manuel d'entretien, manuel d'exploitation
     - APU Maintenance Manual, manuel d'entretien, manuel d'exploitation
     - Propellers Maintenance, Overhaul Manual, manuel d'entretien, manuel d'exploitation

6. En raison de la longévité de certains types d'aéronef et compte tenu du fait que la législation peut varier d'un pays à l'autre, il y a lieu de considérer des instructions d'entretien supplémentaires telles que:
   - o Prescriptions concernant les aéronefs vieillissants et des programmes spéciaux d'échantillonnage (Sampling Programme)
   - o Instructions d'entretien supplémentaires pour la structure (Supplemental Structural Inspection Programmes, SSID; SB contrôles spéciaux, inspections des réparations
   - o Corrosion Prevention and Control Programm mais aussi instructions d'entretien dictées par un genre d'exploitation inusuel, comme p. ex.:
     - Powerchecks avant/après les opérations spéciales
     - Operationelle Genehmigungen welche eigene Instandhaltungsmassnahmen erfordern
     - Engine Trend Monitoring
     - TBO Extension Programm
     - Entretien de l'équipement opérationnel (p. ex. BRNAV/RVSM, transport de marchandises dangereuses, largage de parachutistes, etc.). Voir également les Communication.

7. Les modifications/dérogations par rapport au type qui ne proviennent pas du détenteur du certificat de type influencent grandement le contenu de l'AMP. Ce sont p. ex. les certificats de type supplémentaires (Supplemental Type Certificates; STC), les examens de type supplémentaires, des modifications, des Communications techniques, Engineering Orders, etc. On peut leur joindre des instructions d'entretien supplémentaires (Instructions for Continued Air-

worthiness), qui doivent être mentionnées dans l'AMP. Le cas échéant, chacune d'elles doit figurer dans le tableau 1.

8. Les instructions de maintenance découlant de réparations majeures doivent être énumérées dans le tableau 1, accompagnées d'indications précises. Ce sont par exemple:
   - o Essais non destructifs supplémentaires (NDT)
   - o Contrôle des fissures / inspections
   - o Contrôle des collages (Bonding Check)
   - o Contrôles de fonctionnement

9. Suivant la nature particulière de l'exploitation d'un aéronef ou d'une flotte, l'exploitant peut demander l'approbation de dérogations/compléments au contenu ou à l'étendue des instructions d'entretien de base (rubriques 5 à 8). Exemples de dérogations:
   - o Périodes de contrôle et intervalles d'entretien
   - o Faible utilisation de l'aéronef (low utilisation)
   - o Allongement de certains intervalles en raison de l'expérience avec le vieillissement de la flotte, de la fiabilité et des conditions environnementales. Les dérogations demandées à la rubrique 9 doivent toutefois faire l'objet d'une justification détaillée. En règle générale, ces dérogations ne sont acceptées qu'en présence d'un programme de fiabilité approuvé. Le fractionnement ou le regroupement d'opérations d'entretien dans le cadre de l'AMP approuvé est admis sans requérir d'approbation, pour autant que les intervalles prévus ne soient pas dépassés.

10. Entretien périodique
    Cette rubrique concerne essentiellement l'application des consignes du constructeur comme les SB, SL, SI mais également les CN. Il y a lieu d'appliquer de manière contraignante les instructions d'entretien prescrites par le détenteur du certificat de navigabilité dans le cas des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ainsi que pour les aéronefs exploités pour des vols d'instruction, des vols IFR, du transport de fret en charge externe, des vols de sauvetage ou d'ambulance.
    Les dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 relatives à l'exécution des instructions particulières des constructeurs s'appliquent dans le cas d'aéronefs dont l'entretien a été confié à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) agréé conformément au règlement précité.
    Les CN de l'AESA et les CN suisses doivent être dûment exécutées.
    Les instructions d'entretien périodique qui en découlent seront répertoriées dans le tableau 2b et complétées lors des contrôles annuels de l'AMP. Les documents déjà disponibles comme p. ex. l'état potentiel peuvent être utilisés comme un document de l'entretien périodique.

11. Entretien des éléments (composants):
    Cette rubrique concerne essentiellement la révision des moteurs et des hélices.

    Le potentiel entre révisions (TBO) indiqué par le constructeur d'aéronef pour les moteurs et les hélices ainsi que les éléments d'hélicoptère (composants) s'applique aux aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ainsi que pour les aéronefs exploités pour des vols d'instruction, des vols IFR, du transport de fret en charge externe, des vols de sauvetage ou d'ambulance. Il convient de respecter les délais et procédures indiqués. Si, en ce qui concerne la révision des moteurs et des hélices, le constructeur d'aéronef fait référence aux publications du motoriste ou du fabricant d'hélices, les potentiels et procédures indiqués par ces derniers doivent être respectés.

    Les potentiels indiqués doivent être respectés quel que soit leur statut: obligatoires, recom-

mandés, etc. Les recommandations émises par le détenteur du certificat de type pour les potentiels sont contraignantes. Les dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 relatives aux potentiels des éléments d'aéronefs (composants) s'appliquent dans le cas d'aéronefs dont l'entretien a été confié à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) agréé conformément au règlement précité.

Pour tous les autres aéronefs de l'aviation générale, l'exploitant doit définir la révision sur la base des résultats de l'entretien planifié conformément aux prescriptions du constructeur. L'OFAC peut approuver des dérogations aux potentiels moyennant la présentation d'un programme adéquat. Si l'on prévoit de déroger aux potentiels de révision recommandés par le détenteur du certificat, il y a lieu de cocher ce qui convient et d'énumérer les dérogations dans le tableau 1.

Les limitations de navigabilité (Airworthiness Limitations) doivent dans tous les cas être dûment observées. Les intervalles de révision ou d'échange d'autres éléments (composants), de nouveaux éléments (composants) ou d'éléments dépassés (composants) qui ne découlent pas des documents du détenteur du certificat de type figurant aux rubriques 5 à 8 (p. ex. oxygène, loose Equipment en raison des prescriptions opérationnelles, trousse de premier secours …) doivent être indiqués dans le tableau 1.

12. Entretien par le pilote-propriétaire

En accord avec l'Annexe VIII de la Partie M, un entretien limité (entretien limité du pilote-propriétaire) peut être approuvé dans le cadre de l'AMP pour les aéronefs utilisés dans le cadre de l'aviation générale. Le pilote-propriétaire est la personne à qui appartient, en totalité ou en partie, l'aéronef entretenu et qui possède une licence de pilote valide avec la qualification de type ou de classe appropriée.

Le pilote-propriétaire est la personne à qui appartient, en totalité ou en partie, l'aéronef entretenu et qui possède une licence de pilote valide avec la qualification de type ou de classe appropriée.

L'entretien par le pilote-propriétaire est possible:
- o pour un exploitant ou un groupe d'exploitants (associations) comptant au plus 5 personnes physiques,
- o si la documentation nécessaire à cet effet est disponible,
- o si l'outillage nécessaire à cet effet est disponible,
- o si les locaux nécessaires sont disponibles, et
- o si les connaissances nécessaires à l'exécution des tâches demandées sont établies.

A cet égard, les conditions suivantes doivent être remplies:
- o aéronef de conception simple à usage privé avec une masse maximale au décollage inférieure à 2730 kg.
- o L'entretien limité/la tâche exécutée par le pilote-propriétaire doivent être définis dans le tableau 3.
- o Il faut joindre à la demande un justificatif attestant qu'une formation a été suivie auprès d'un organisme de maintenance (Part 145 / Part F).

L'Appendice VIII de la Partie M du règlement (CE) n° 2042/2003 dans sa version la plus récente indique le genre d'entretien/de tâches qu'est habilité à exécuter le pilote-propriétaire.

Le pilote-propriétaire doit délivrer une attestation d'entretien qui doit être mentionnée dans le dossier technique ainsi que dans le carnet de route et doit contenir des détails de base concernant l'entretien effectué, la date à laquelle cet entretien a été effectué et l'identité et le numéro de licence pilote du pilote-propriétaire délivrant cette attestation.

13. Exploitation commerciale
Les équipements exigés par le règlement JAR-OPS, subparts K et L, doivent être vérifiés sur la base des prescriptions figurant dans chacun des paragraphes. Les exigences sont susceptibles de varier en fonction de l'usage auquel l'aéronef est destiné. Elles ne concernent cependant pas les hélicoptères, étant donné que les JAR-OPS3 ne sont pas en vigueur. Les paragraphes doivent être reportés dans le tableau 6.

14. Responsabilité de l'exploitant concernant l'AMP
Conformément aux exigences légales mentionnées à la rubrique 2, l'exploitant d'aéronef répond du maintien de la navigabilité. En apposant sa signature à la rubrique 17 l'exploitant prend acte des conditions générales de l'AMP.

15. Tolérances
En principe, les tolérances des instructions d'entretien visées à la rubrique 5 s'appliquent.
En l'absence d'informations suffisantes, les données et délais de la CT 02.020-31 s'appliquent. Les tolérances ne s'appliquent en aucun cas aux instructions d'entretien obligatoires, comme les limitations de navigabilité, AD, CN, Life Limits.

16. Révisions effectuées par le CAMO
Les modifications de l'AMP, effectuées selon les procédures du CAMO agréées, ne sont admises que si l'aéronef est géré en permanence par un CAMO (environnement contrôlé).

17. Date de la demande ou de l'établissement de l'AMP et signature de l'exploitant.
CAMO: si le traitement/l'approbation de l'AMP a été sous-traité à un CAMO, il y a lieu de joindre le contrat de sous-traitance.